

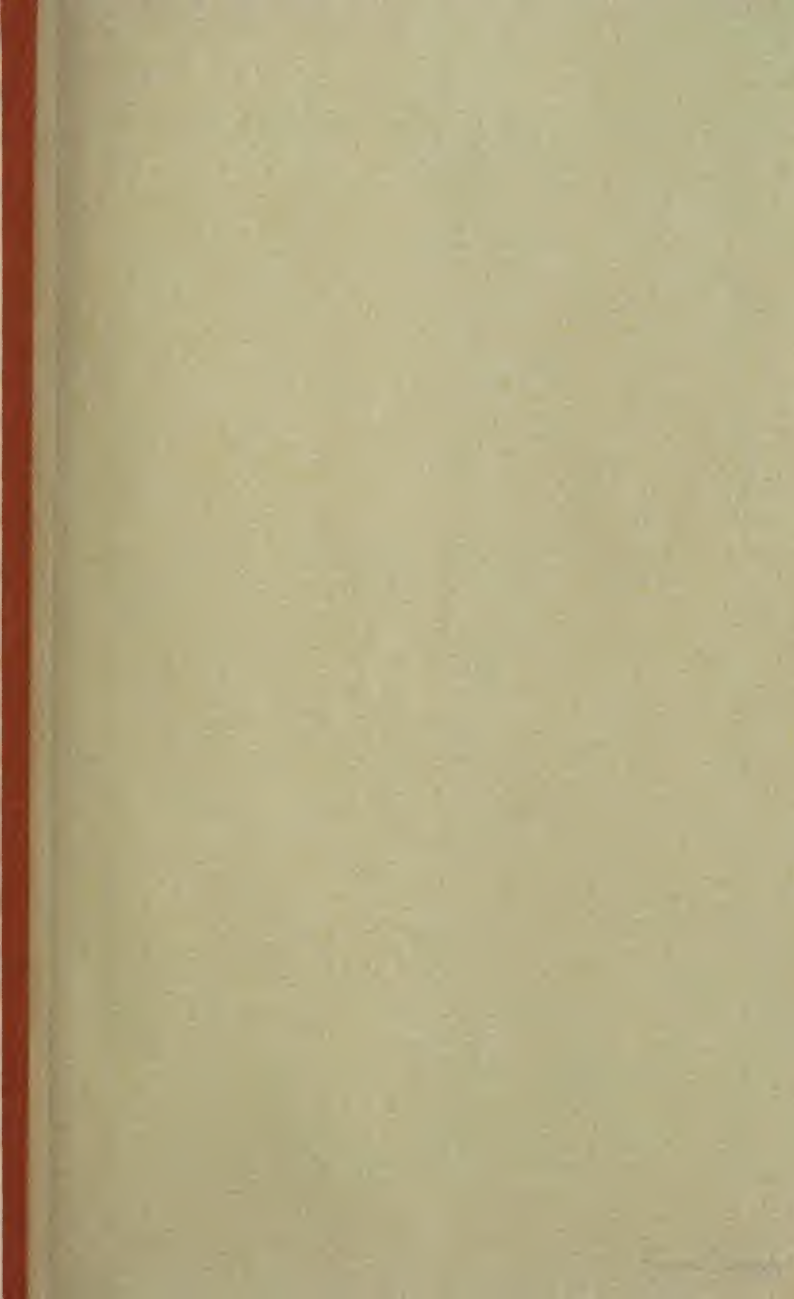
**SUL PORTO DI  
PESARO. AL  
SIGNOR  
MINISTRO DEI  
LAVORI...**

---

Pacifico Barilari







511

24

# SUL PORTO DI PESARO.







## AVVERTENZA.

---

L'articolo inserito nella *Gazzetta d'Italia*, 17 gennaio 1868, N° 17 « sul Porto di Pesaro » ha promosso la pubblicazione della presente Lettera diretta al signor Ministro dei Lavori Pubblici il 29 ottobre 1867.

---



---

ILLUSTRISSIMO SIGNOR MINISTRO,

Poche fra le opere più cospicue che si videro sorgere in questi ultimi anni per iniziativa del Governo Nazionale promossero tante polemiche, ed arrecarono sì gravi e prolungati fastidi alle Autorità governative, quanto il nuovo ed il vecchio Porto di Pesaro. Ne fanno fede le ripetute visite di cui vennero incaricati parecchi uffiziali superiori del Genio Civile, e le numerose scritture pubblicate da uomini dotti e non dotti in questo ramo importantissimo della scienza idraulica. Se Ella, signor Ministro, vorrà gettare lo sguardo nell'archivio della divisione dei porti e spiagge di cotesto Ministero, vi troverà un magazzino di carte.

Ciò che non può non arrecare sorpresa è la varietà delle opinioni manifestate. Non mancarono alcuni che cangiando bandiera si mostrarono caldisimi partigiani pel vecchio, poi pel nuovo Porto. E

uomini eziandio stimabilissimi per dottrina e per integrità furono talmente discordi nelle loro opinioni, che potrebbero assimilarsi a quei medici chiamati a consulto per decretare la morte al povero malato.

Ed è ormai fatto cadavere; perchè dopo la ingentissima spesa di oltre L. 750 mila impiegate nel nuovo Porto, sia per improvvido esaltamento di chi reggeva le cose della città, sia per le incessanti opposizioni di alcuni, sia per incuria di quelli che dirigevano e sorvegliavano i lavori, sia infine per colpa di coloro che ne erano gli esecutori, è un fatto che la città di Pesaro non ha presentemente servibile nè il nuovo porto nè il vecchio, e per maggior suo danno viene ora condannata a dovere essa sola col sussidio di qualche miserabile Comune sostenere le spese di quel molto che dovrà farsi per ristaurare o l'uno o l'altro.

Le assicuro, signor Ministro, che le cose si sono condotte in maniera da destar compassione. Un giorno Pesaro vantava una marineria intelligente e numerosa; il suo commercio marittimo era florido per quanto si poteva attendere da un porto-canale; la pesca abbondantissima; e marinari e commercianti ritraevano quant'era necessario per campar bene la vita.

Oggi tutto è cangiato. Non vedesi che la mi-

seria; perchè sebbene vi sieno due bocche comunicanti col mare, ai navigli è vietato l'ingresso nel vecchio canale pressochè tutto interrato, ed il nuovo trovasi sfasciato nei suoi moli, e nelle sue sponde.

Io mi era proposto di non più entrare nella lotta dopo di aver fatto parte di una Commissione governativa presieduta dal commendatore Brighenti, ed aver detto il mio avviso. Ma ritrovandomi su queste amene colline, che fanno vaga corona alla mia diletta Patria per respirare l'aere puro, e ricreare lo spirito colle reminiscenze della prima giovinezza, lontano dai rumori della capitale e dal carico degli affari, non mi era possibile non rivolgere lo sguardo alla mal opera del Porto, e non rimanere compreso da un sentimento di dolore per la sventura toccata al mio paese natale.

E dopo il male pensando al rimedio, parvemi esservene uno solo ed efficacissimo; quello cioè di esporre lo stato vero delle cose alla S. V. e chiederle a nome de' miei concittadini il valevolissimo suo patrocinio. Nè verrà meno, perchè Ella come Ministro del Regno Italiano, e come egregio cittadino, ove una causa giusta è a difendere, non lascerà di mettere in opera tutti i mezzi per farla trionfare.

Era il porto-canale di Pesaro non dissimile da quei molti che si trovano nella spiaggia sottile dell'Adriatico compresa tra Venezia ed Ancona. Le

sue acque alimentate dal fiume Isauro, di cui il porto-canale ne costituisce l'ultimo tronco, si trovavano racchiuse per una lunghezza rettilinea di quasi un chilometro fra sponde murate terminanti in due moli di solidissima struttura, di cui quel di Levante più protratto in mare per difendere l'ingresso dei navigli dai venti di traversia nei momenti delle mareggiate. Ampia strada ne lambiva la destra sponda fincheggiata da magazzeni e fabbricati dei marinai. La sponda sinistra confinava colle terre date all'agricoltura, bastando al piccolo ma florido movimento commerciale la predetta strada, che mediante altra via comunicava colla città. Niuno avrebbe mai pensato di portare cangiamento al piccolo porto, non permettendolo le condizioni di località, e non occorrendo al commercio. I marinai e la città erano contenti del poco, nè si curavano di un meglio o impossibile a raggiungersi, o superfluo. I soli lavori che sollevano eseguirsi ogni anno miravano alla manutenzione delle opere esistenti, e soltanto a lunghi periodi si pensava alla protrazione dei moli in misura proporzionata all'avanzamento della spiaggia.

Nell'anno 1855 una piena straordinaria dell'Isauro salì a tanta altezza, che sommerse la parte più bassa della città, e col suo rapidissimo e violentissimo corso pel canale escavò talmente il fondo.

che fatte insufficienti le fondamenta delle sponde murate, vennero per lunghi tratti scomposte in maniera che appena appena ne rimasero le vestigie. Oltre di che la corrente aprì un varco nella sponda sinistra, in guisa che per la rallentata velocità si ebbe una deposizione di torbide ed un banco di sabbie nell'ultimo tratto del canale da permettere a piedi asciutti il passaggio dall'una all'altra sponda. Insomma quella piena distruggendo in gran parte le opere che costituivano il porto vecchio fece sorgere il pensiero di un porto nuovo.

In tali circostanze Ella ben sa, signor Ministro, quanto facilmente si possano esaltare le popolazioni. E spesso dalle speranze si passa alle utopie, e da queste alle esorbitanti pretese, ed alle ingiuste lagnanze. Spetta a coloro a cui è affidata la direzione della cosa pubblica, ed agli assennati cittadini, tanto di dissipare le esagerate apprensioni degli uni, come di combattere l'esaltamento e le mal fondate speranze degli altri.

Per mala ventura a Pesaro fu tenuta la contraria via. Dapprima un Capitano dell'Austria, che ivi trovavasi di guarnigione, sognò un porto-bacino a sinistra del canale ove lo squarciamento della sponda ed il corso violento delle acque aveano generato uno stagno comunicante col mare. Il Preside della Provincia accolse il pensiero con entusiasmo, e fece

formulare un progetto di massima, che il Consiglio d'Arte di Roma trovò inesequibile.

Allora egregi cittadini spinti da nobili sensi si recarono alla Capitale, ed associatisi a quel chiarissimo ingegno del Cavaliere, di cui la scienza deplora la recente perdita, ottennero che fosse incaricato il commendatore Brighenti di una visita della località, e di proporre ciò che meglio conveniva per togliere la città dalle sofferenze a cui la condannava il perduto commercio marittimo.

Fu desiderio del Municipio e spontanea adesione del Brighenti che a quella visita fosse presente il commendatore Alessandro Cialdi, affinchè coi suoi lumi e colla lunga esperienza nelle cose di mare potesse riescir utile all' inviato governativo.

Il primo propose la riattivazione del vecchio canale, ed alcune opere di miglioramento. Il Cialdi portò l'idea di un nuovo porto colla bocca a metri 400 circa verso ponente e mediante la escavazione artificiale di un canale ricurvo, pel quale, interrato completamente il canale vecchio, avrebber dovuto prender corso le acque del fiume. Tra le opere di maggiore importanza, oltre la formazione del canale e delle sponde in legname e dei moli a palafitte, eravi una scogliera lungo il lido tra le due bocche, ed una diga isolata lunga metri 200 in prosecuzione del molo destro, lasciando un' apertura di

metri 150 per l'ingresso dei navigli provenienti dalla parte di levante.

La Memoria pubblicata in Roma nel 1856 pei tipi delle Belle Arti mi esonera dall'entrare in più minuto dettaglio sul progetto Cialdi. Fu approvato in massima dal Brighenti, riportò l'approvazione del Consiglio d'Arte di Roma, e venne accolto con esultanza dal Municipio di Pesaro, e da buona parte di cittadini e marinari. Esso servì di base alla formazione del progetto definitivo, sul quale fu concluso l'appalto. I lavori vennero iniziati sotto gli auspicii del Pontefice, il quale nel 1857 vi collocò la prima pietra con solennità religiosa, e con generale esultanza.

Disparivano man mano le illusioni a misura che gli oppositori del nuovo porto pigliavano coraggio a manifestare i loro intendimenti, e l'autore del progetto fu fatto segno a violenti censure, che qui non è il caso di ricordare. Il Ministero di Roma considerò le discussioni, e le polemiche come puramente circoscritte nel campo della scienza, e tagliò corto, facendo proseguire i lavori.

Nel 1860 riunite le provincie delle Marche al Regno Italiano, il Commissario straordinario residente in Ancona nominò una Commissione tecnica per suggerire i miglioramenti da introdursi ai porti di Pesaro, Fano e Sinigallia. Per quello di Pesaro

si portarono in campo idee del tutto nuove. Fu proposto di mettere le acque dell'Isauro nel canale progettato dal Cialdi, e di risarcire il vecchio portocanale, al quale gli si sarebbe migliorata la bocca mediante un allungamento di moli. Ma la poca speranza di mantenere sufficienti profondità di acqua alla foce, e la gravissima spesa che si presumeva necessaria, consigliarono il Ministero a non accettare il progetto, dal quale, a dir vero, non era da attendersi un buon risultato.

Poi il Sindaco di Pesaro, animato bensì da nobili sentimenti a pro de' suoi amministrati, ma del tutto ignaro nella materia, tentò di far sorgere nuove difficoltà col proclamare la opportunità di un più grandioso progetto; di distruggere cioè tutto il fatto, e di costruire un gran porto a bacino nella località denominata Soria, a ponente della nuova bocca, e distante circa un chilometro da essa. Diceva egli che tra Ancona e Venezia, era non solo utile, ma importantissima una stazione succursale, e che facilmente si sarebbe raggiunta nella predetta località, ove anzichè esservi protrazione di spiaggia, si verifica il caso opposto, e vi si trovano grandi e permanenti fondali. Questo insenamento del mare è protetto a ponente, da alte colline, ma del tutto scoperto dal lato di levante ove una diga di proporzionate dimensioni, e di solida struttura avrebbe costato molti

milioni senza dare la sicurezza di buona riuscita. Onde la ingentissima spesa all' uopo necessaria, e la superfluità di un gran porto distante appena 60 chilometri da Ancona furono le vere cause per le quali il progetto venne dichiarato un sogno della fervida imaginazione del suo autore.

Ho voluto darle questo cenno, affinchè Ella sappia che la popolazione era spinta a folli idee da chi avrebbe dovuto suggerire cose più pratiche e più confacenti ai veri interessi del paese.

Si accrescevano frattanto le opposizioni, ed i lavori del nuovo porto andavano avanzando. Nel 1862, incaricato dal Ministero di esaminare la località ed i lavori, e trovati questi eseguiti per circa metà della spesa, mancò in me il coraggio di proporre la loro distruzione. Dissi, quanto ripeto ora, che il nuovo porto può avere un qualche vantaggio sul vecchio, e proposi soltanto una modificazione al progetto Cialdi mediante un maggiore allungamento dei moli, e la soppressione della scogliera tra le due bocche.<sup>1</sup> Il Consiglio superiore dei lavori pubblici fu del medesimo avviso; lo espresse in apposito Voto, ed il Ministero pienamente lo accettò.

---

<sup>1</sup> Questo giudizio sulla scogliera è avvalorato dai dubbi manifestati nella relazione all' Accademia delle Scienze di Francia dal chiarissimo signor De Tesson, intorno al pregevole lavoro del Commendator Cialdi: *Sul moto ondoso del mare*.

Questa deliberazione non riescì aggradita a taluni, ed il Prefetto della Provincia, conte Bardassono, aspirando ad una popolarità che non seppe poi mantenersi, e spinto da' suoi intimi consiglieri, tanto fece e tanto scrisse, che ottenne una nuova visita dell' ispettore Scottini. Il quale, recatosi in Pesaro e visitati i lavori, espresse un parere del tutto opposto al precedente, quello cioè di abbandonare il nuovo porto, e ritornare sul vecchio. Parere per altro che non venne accolto dal Ministero per ragioni facili a comprendersi.

Era adunque confermata la prima sentenza, nè doveva aver luogo l' appello. Ciononostante, e qui faccio plauso alla longanimità del nostro Governo, in seguito a sempre più insistenti istanze venne nel 1865 nominata una Commissione governativa, alla quale, come ho detto più sopra, ebbi l' onore di appartenere. Presieduta dal commendator Brighenti, ne facevano parte gli onorevoli miei Colleghi, commendator Biancheri e cavalier Palmieri, non che l' ingegnere capo della Provincia, cavalier Caporioni. Si procedè alla visita, furono intese le autorità del luogo, si consultarono le persone di mare, e fu concluso doversi definitivamente ammettere il nuovo porto-canale, introdurre in esso le acque dell' Isauro ed intercludere, mediante robusta diga, il canale vecchio, mantenendolo bensì in servizio della marina

finchè del nuovo porto non si fosse riconosciuta la buona riuscita. Oltre il prolungamento dei moli, proposto nel 1862, e già eseguito, la Commissione prescrisse altra protrazione per circa metri 60, allo scopo di raggiungere maggiori fondali, e di poter piegare la foce verso levante per facilitare l'ingresso dei navigli nel canale. Questa nuova protrazione si sarebbe sostituita alla diga isolata del Cialdi, che venne soppressa dalla Commissione a maggioranza di voti. Io peraltro debbo dichiarare, che sarebbe stato mio intendimento, non di escludere la diga, ma di studiar meglio la sua direzione, sospendendo soltanto la esecuzione finchè in progresso di tempo non se ne fosse meglio manifestata la opportunità.

È superfluo il dire che il Ministero accolse le proposte della Commissione, e che i lavori vennero in base alle medesime proseguiti, ad eccezione dell'allungamento dei moli che restò sospeso per mancanza di fondi.

L'argine che doveva intercludere il passaggio alle acque dell'Isauro nel vecchio canale, era appena compiuto, quando nel decorso anno una piena, che sebbene non potesse annoverarsi tra le maggiori, lo sormontò e lo distrusse asportando la terra nel detto canale, il quale rialzatosi sensibilmente di fondo si rese del tutto, come lo è presentemente, inaccessibile ai navigli di ogni portata. Nè mancò

quella piena di arrecare sconcerti gravissimi al nuovo canale per cause del tutto opposte. Ivi escavando il fondo, e rendendo troppo deboli le palafitte delle sponde e dei moli per decurtata lunghezza dei pali, danneggiò questi e quelle in maniera che il paese, imprecando contro i direttori ed esecutori dell'opera, si trovò di non aver più servibili nè il nuovo porto nè il vecchio.

In questo doloroso ed inaspettato frangente il Ministero mandò in luogo l'onorevole mio amico cavalier Lanciani ingegner capo di Ravenna, il quale emise un parere che poco garbò ai fautori del vecchio porto. Poi diede incarico all'Ispettore cavalier Corbellini di nuovamente esaminare la località ed i lavori, e dopo i più accurati rilievi eseguiti fin dal principio del corrente anno ho la fiducia che avrà rassegnata alla S. V. la sua relazione, e posto in piena luce il modo di esecuzione dei lavori, e le cause dei lamentati disordini.

È inqualificabile la condotta degl'ingegneri, e degli appaltatori; ed io credo che il decoro di questo Genio Civile troppo severamente giudicato dagli Asproni, e dai Valerio, e l'offesa arrecata alla pubblica moralità nella condotta di questi lavori debba indurre il Ministero ad iniziare un'inchiesta, e procedere col massimo rigore verso coloro che o per negligenza o per riprovevoli viste furono la prima

causa dei disordini, che ora tutti concordemente deploriamo.

Finalmente per completare la storia invero dolorosa del porto di Pesaro mi occorre di far cenno di una recente relazione intorno allo stato dei porticanali di Pesaro e Fano estesa da una Commissione nominata dal Consiglio provinciale nel dicembre 1866. In essa si leggono le seguenti conclusioni:

« Per ragioni economiche non meno che per ragioni d'arte i sottoscritti ritengono non essere possibile pensare al restauro del nuovo porto, ma doversi rivolgere ogni cura all'antico.

» Le ragioni economiche sono dedotte dall'entità della spesa occorrente a riparare i rilevantissimi guasti, dare all'armatura delle sponde la stabilità necessaria, ed ultimare le non poche parti rimaste incompiute.

» Le ragioni tecniche derivano dal non essere più il nuovo canale l'esecuzione del progetto Cialdi, ma un canale qualunque che nella direzione della bocca e nelle altre parti presenta i caratteri dell'antico, meno la stabilità, la comodità, la bellezza. »

Non è mio intendimento di analizzare, e meno di sindacare questa relazione. Dico però francamente, che essa ha lasciato in me il desiderio di maggiore verità nella esposizione dei fatti, e di minore pre-

capitazione nei giudizi; tanto più che gli uomini, d'altronde rispettabilissimi, che fecero parte della Commissione non sono competenti nella materia.

Così procederon le cose del porto di Pesaro dal 1855 al 1866. E come non fosse colma la misura dei mali a danno di questa illustre Città, che al pari d'ogn'altra terra italiana avea dati numerosi i suoi figli per combattere le ultime guerre della Nazionale Indipendenza, il Reale decreto delli 15 marzo 1866 N. 2828, richiesto dalla legge 20 marzo 1865 sulle opere pubbliche, collocò il porto di Pesaro in quarta classe per essere consegnato alla Città, ed agli altri Comuni interessati, affinchè assumessero il carico della sua conservazione.

E qui sento il debito di trattenermi alcun poco, e farle evidentemente conoscere, signor Ministro, come quest'atto governativo per ogni riguardo convenga di modificare.

Le dirò soltanto di volo che il porto di Pesaro per lunga serie di anni si trovava nell'elenco delle opere da eseguirsi a spese governative col concorso dalla Provincia, e che la Città era ben lontana dall'attendere dal Governo italiano questo cangiamento contrario ai suoi più vitali interessi; che le forze riunite del Municipio e degli altri comuni interessati non saranno mai sufficienti per sopperire alle spese di manutenzione e conservazione, specialmente nelle

condizioni di crisi finanziaria, in cui per mala ventura versano quasi tutti i Comuni del Regno; che nel caso speciale non trattasi di conservare un porto con lavori di ordinario mantenimento, ma bensì di riordinarlo con lavori di molta entità, che non possono non riescire dispendiosissimi.

Nè ciò è tutto. La classificazione del porto di Pesaro è pure contraria allo spirito della legge.

L'art. 184 stabilisce doversi collocare in terza classe quei porti e quegli approdi, il cui movimento commerciale interessa una o più provincie, ed in quarta classe quei porti e quegli approdi, la utilità dei quali non si estende che ad un circondario od a qualche Comune. Il successivo art. 185 vuole che quanto ai porti di terza classe si abbia a tener conto del movimento dei bastimenti, e dell'introito delle dogane e delle tasse marittime nel triennio 1861-1862-1863. E prescrive pure lo stesso articolo, che gli elenchi dei porti delle prime tre classi, e delle Provincie interessate per ciascuno di essi debbano venire approvati dal Governo del Re mediante decreto Reale, sentiti previamente all'uopo i Consigli provinciali, ed avuto per tutti il parere del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, del Consiglio d'Ammiragliato, e del Consiglio di Stato.

Ora, soltanto che si getti uno sguardo sulla carta topografica delle Marche, chiaramente apparisce, che

il porto di Pesaro lungi dall'essere d'interesse di un circondario, o di qualche Comune, esso è l'unico che offra una comunicazione col mare all'intera provincia di Pesaro ed Urbino, e fors' anche a qualche parte delle provincie limitrofe. Nè si dirà esservi a pochi chilometri di distanza il porto di Fano, mentre tutti sanno che le sue condizioni sono talmente sfavorevoli, da non dar ricetto che ai navigli destinati alla pesca.

Quanto al movimento commerciale ed all'introito delle dogane e delle tasse marittime, che nel triennio sovranominato si verificarono in minima misura nel porto di Pesaro, e sensibilmente maggiori nei vicini porti di Sinigallia e di Rimini, non vorrei credere che la cosa fosse presa sul serio, perchè così ragionando si potrebbe esigere di veder la luce dopo d'aver spenta la fiamma, o di asciugar il mare con un guscio di noce.

Nè il Consiglio provinciale, e quello superiore dei lavori pubblici furono di diverso avviso; avvenchè il primo contro il proprio interesse ritenne doversi modificare l'elenco proposto dal Ministero collocando il porto di Pesaro in terza classe, ed il secondo per sentimento di giustizia e per considerazioni tecniche lo collocò parimenti nella terza classe.

Il Consiglio d'ammiragliato, ed il Consiglio di

Stato espressero un parere diverso; ma oltrechè questi corpi consulenti, tuttochè autorevolissimi, sono i meno competenti nella materia, rimarrebbe a vedersi se gli vennero somministrati tutti gli elementi necessari per pronunciare un esatto giudizio. La burocrazia ha le sue arti e le sue astuzie, che alcune volte giunge a nascondere la verità sotto il manto dei suoi preconcetti propositi.

Finalmente non posso omettere alcune considerazioni di confronto. A trenta chilometri di distanza tanto a levante come a ponente si trovano i porticanali di Sinigallia e di Rimini collocati in terza classe pel solo motivo del maggiore movimento dei bastimenti e delle maggiori rendite. E sia pure; ma le condizioni di località non sono punto differenti da quelle del porto di Pesaro; essi non interessano una estensione maggiore di territorio, nè più ricco, nè più popoloso; sono egualmente alimentati da acque fluviali; e la spiaggia non offre alcuna varietà. Se il movimento nei porti di Rimini e Sinigallia è maggiore, io ho il fermo convincimento che questo criterio per la classificazione doveva ricercarsi non nel triennio 1861-1862-1863, ma bensì anteriormente al 1855, quando il porto di Pesaro si trovava non dirò in condizioni floridissime, ma in istato normale. E si sarebbe veduto che questo porto non la cedeva ai suoi vicini, nè pel commercio marittimo, nè per

le rendite, nè pel numero ed abilità della sua marineria.

Posta così la quistione, non si sa comprendere il perchè si voglia ora insistere per la consegna al Municipio, il quale, anche indipendentemente dalla classificazione, può con tutta ragione rifiutarsi, mentre non si tratta di consegnargli un porto quale esisteva da secoli anteriormente al 1855, ma bensì due porti, l' uno scomposto ed interrito, l' altro minacciato nella sua esistenza; entrambi inservibili.

Fu una piena dell' Isauro che ruinò il vecchio porto, e fu il Governo Pontificio che fece metter mano al porto nuovo. Se dopo dieci anni perduti in vane discussioni, ed in lavori male eseguiti la città di Pesaro non ha riavuto il suo porto, come si può dirle: « Eccovi questo sacco d' ossa, valetene a vostro bell' agio, chè noi non vogliamo avere altre cure? »

Io credo invece che il Ministero non debba frapporre indugio nel chiedere al potere legislativo i fondi necessari per restituire alla città di Pesaro un porto non dissimile dall' antico, e che in base all' art. 187 della legge sulle opere pubbliche abbia a promuovere il trapasso dalla quarta alla terza classe.

Il Consiglio provinciale nelle sue ultime deliberazioni ha già assegnata la somma di L. 150 mila

pel porto di Pesaro, ed altrettanto io credo ch' esser debba la quota governativa.

Ma quali lavori dovranno farsi colla cospicua somma di lire trecento mila? Questa a me sembra, nelle condizioni presenti, la difficoltà minore a risolversi. Nondimeno mi permetta, signor Ministro, che la intrattenga alcun poco, perchè la varietà delle opinioni di cui ho fatto cenno più sopra, e la insistenza di coloro che avversarono sinora le benevoli intenzioni del Governo potrebbero far prolungare la lotta, già troppo prolungata, e disgraziatamente funestissima al paese.

Con L. 300 mila si può eseguire un buon lavoro; certamente capace a ridonare alla città quel porto, che i presenti ereditarono dai loro antenati.

Grandi miglioramenti sono impossibili in una spiaggia sottile ed in un canale alimentato da acque torbide, sia che si conducano alla vecchia foce, sia che vengano portate alla nuova. Le illusioni e l'entusiasmo del 1857 abbiano fine una volta, e gli uomini assennati e devoti al proprio paese cessino alfine dal farsene propagatori. Si persuadano che riavere il porto di 20 o 30 anni addietro è tutto quello di cui possono lusingarsi, ed è quanto hanno diritto di esigere dal Governo.

Non può dubitarsi che il nuovo canale presenti qualche vantaggio sul vecchio, e che l'ampio spazio

interposto tra il detto canale nuovo ed i fabbricati può venire utilizzato colla formazione di cantieri e magazzeni, e riescire di vantaggio al Governo per la minorata facilitazione del contrabbando.

Ciononostante io non credo che nella riattivazione dei lavori si debba soltanto prendere di mira il porto nuovo. Le considerazioni economiche non possono e non debbono rimanere estranee nelle deliberazioni da prendersi, e se le opere del nuovo porto sono tali, come tutti dicono e come può dedursi dai guasti prodotti dalle ultime piene, da non poter reggere senza grandi e dispendiosi risarcimenti da oltrepassare la spesa necessaria alla riattivazione del vecchio porto-canale, io sono d'avviso che si debba ritornare a quest' ultimo, al quale sarebbe stata fortuna che si fosse unicamente pensato fin da principio.

Ma qualunque sia il provvedimento, esso è urgentissimo, perchè ad ogni piena dell' Isauro i guasti si fanno maggiori, e crescono per conseguenza le difficoltà tanto tecniche che economiche. Urgentissimo, perchè in dieci anni di continui contrasti, e di violenti opposizioni, i lavori non bene diretti, e peggio eseguiti hanno arrecato una grande sventura alla città di Pesaro, che il Governo ha l'obbligo di far cessare.

Avrò usate parole alquanto severe, e fors' anche

increscevoli ad alcuni, ma era necessario, che una volta si parlasse chiaro, e si facesse la luce. Io ho la coscienza di aver detto la verità senza esitanza e senza timore.

Spetta alla S. V. il decidere, facendo precedere, ove il creda opportuno, il voto autorevole del Consiglio Superiore dei lavori pubblici. Quanto a me, se colla semplice esposizione dei fatti mi sarà dato di portare nell'animo della S. V. il convincimento che la quistione del porto di Pesaro ha bisogno di un appoggio potente per giungere ad uno scioglimento che valga a soddisfare i legittimi voti della popolazione, avrò pagato il mio debito di cittadino e di funzionario Governativo.

Candelara, 29 ottobre 1867.

P. BARILARI.

---



